Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 40.

(Nr. 7725.) Verordnung für die Hohenzollernschen Lande zur Ausführung der Gesetze über die Kriegsleistungen und die Unterstützung hülfsbedürftiger Familien der zum Dienste einberufenen Mannschaften der Reserve, Landwehr und Ersatzreserve. Vom 17. August 1870.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen nach dem Antrage Unseres Staatsministeriums, auf Grund des Artikels 63. der Verfassungs-Urkunde vom 31. Januar 1850. und mit Bezug auf §. 2. der Bundespräsidial-Verordnung vom 7. November 1867. (Bundesgesetzbl. S. 125.), für den Bereich der Hohenzollernschen Lande, was folgt:

§. 1.

Die Verpflichtungen, welche durch die Gesetze, betreffend

a) die Kriegsleistungen und deren Vergütung vom 11. Mai 1851. (Gesetz-Samml. S. 362.),

b) die Unterstützung der bedürftigen Familien zum Dienste einberufener Reserve- und Landwehr-Mannschaften vom 27. Februar 1850. (Gesetz-Samml. S. 70.),

c) die Unterstützung der bedürftigen Familien zum Dienste einberufener Mannschaften der Ersatz-Reserve vom 8. April 1868. (Bundesgesetzbl. S. 38.),

den Kreisen auferlegt sind, haben in den Hohenzollernschen Landen die Oberamtsbezirke zu erfüllen.

Die Obliegenheiten des Landrathes sind hierbei durch den Oberamtmann, die Geschäfte des Kreistages durch eine Versammlung der Ortsvorsteher (Bürgermeister, Stadtschultheiß und Vögte) des Oberamtsbezirks beziehungsweise der Stellvertreter derselben wahrzunehmen.

§. 2.

Die von dem Oberamtsbezirke aufzubringenden Geldmittel und sonstigen Leistungen werden auf die einzelnen Gemeinden nach Verhältniß des Grund-, Ge-

Ausgegeben zu Berlin den 31. August 1870.

Gefäll-, Gebäude- und Gewerbesteuer-Kapitals repartirt. Nach demselben Maaßstabe erfolgt die Repartition in den einzelnen Gemeinden.

§. 3.

Die Obliegenheiten der Provinzial-Vertretung und des durch dieselbe zu wählenden Ausschusses (§§. 5. und 18. des Gesetzes vom 11. Mai 1851.) werden von einer Kommission wahrgenommen, welche aus dem Regierungspräsidenten und den Oberamtmännern des Regierungsbezirks besteht.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Hauptquartier Pont à Mousson, den 17. August 1870.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. v. Mühler. v. Selchow. Gr. zu Eulenburg.
Leonhardt. Camphausen.

(Nr. 7726.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Lippe wegen Anlage einer Eisenbahn von Lemförde über Herford und Detmold nach Bergheim resp. Steinheim. Vom 10. Juli 1870.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Durchlaucht der Fürst zur Lippe, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu vermehren, haben Behufs einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Herrmann Duddenhausen,

Seine Durchlaucht der Fürst zur Lippe:

Höchstihren Präsidenten Theodor Heldman,

welche unter Vorbehalt der Ratifikation folgenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Lemförde über Bünde, Herford und Detmold nach Bergheim resp. Steinheim zuzulassen und zu fördern.

Die Königlich Preußische Regierung wird die Konzession zum Bau und zum Betriebe der Bahn für die in Ihrem Gebiete belegene Strecke unter den in Preußen üblichen Bedingungen und nach Maaßgabe dieses Vertrages derselben Ak-

Aktiengesellschaft ertheilen, welche für die Strecke im Fürstenthum Lippe von der Fürstlichen Regierung konzessionirt werden wird. Die Fürstlich Lippische Regierung hat jedoch zuvor bei der Königlich Preußischen General-Staatskasse die Summe von 150,000 Rthlr., buchstäblich: Einhundert funfzig Tausend Thalern, baar oder in Preußischen Staats- oder vom Staate garantirten Papieren oder in Preußischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen zu hinterlegen, welche der Preußischen Regierung als Pfand für die rechtzeitige, solide und überall den von der Preußischen Regierung festgestellten speziellen Bauplänen entsprechende Ausführung der Bahn innerhalb des Preußischen Staatsgebietes, wie auch für die gehörige Ausrüstung der Bahn mit den erforderlichen Betriebsmitteln haften soll. Erfolgt diese Kautionsbestellung in mindestens mit vier Prozent verzinslichen Papieren, so sollen letztere zu ihrem Nominalwerthe berechnet werden.

Artikel II.

Die Königlich Preußische Regierung ist damit einverstanden, daß die zu konzessionirende Gesellschaft ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Detmold nehme, und daß das allgemeine gesetzliche Aufsichtsrecht des Staates über dieselbe von der Fürstlich Lippischen Regierung ausgeübt werde.

Artikel III.

Die Bahn soll im Anschlusse an die Venlo-Hamburger Bahn von Lemförde über Bünde, Herford, durch das Fürstenthum Lippe nach der Hannover-Altenbekener Bahn geführt werden und sich an letztere auf dem Bahnhofe zu Bergheim oder zu Steinheim anschließen. Die Wahl unter diesen beiden Bahnhöfen als Anschlußpunkt bleibt dem Königlich Preußischen Handelsministerium vorbehalten.

Die Königlich Preußische Regierung wird für die Verbindung der Bahn mit dem Ihr zugehörigen Bahnhofe in Bünde keine erschwerenden Bedingungen stellen, auch den Anschluß, sowohl auf den beiden der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft gehörenden Bahnhöfen Lemförde und Herford, als auch bei dem der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft gehörenden Bahnhof Bergheim resp. Steinheim, thunlichst zu erleichtern suchen. Ein Ueberkreuzen der Hannoverschen Westbahn und der Cöln-Mindener Bahn bei Bünde resp. Herford au niveau wird jedoch ausdrücklich ausgeschlossen.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie, wie des gesammten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe, bleibt jeder der beiden kontrahirenden Regierungen für Ihr Gebiet vorbehalten. Insbesondere soll auch die landespolizeiliche Festsetzung der Wege, Uebergänge, Brücken, Durchlässe, Flußkorrektionen, Vorfluthsanlagen und Parallelwege, sowie der Lage der Bahnhöfe und Haltestellen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Bahnhofsanlagen, in jedem Gebiete den dortigen kompetenten Behörden zustehen.

Artikel IV.

Die Punkte, wo die Bahn die beiderseitigen Landesgrenzen überschreitet, sollen

sollen nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende beiderseitige Kommissarien näher bestimmt werden.

Artikel V.

Die Bahn wird zwar zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise versehen, das Terrain jedoch von vorn herein für eine doppelgeleisige Bahn erworben werden.

Bei dem Eintreten des Bedürfnisses werden die Hohen Regierungen sich über die Herstellung des zweiten Geleises verständigen.

Die Bahn und das gesammte Betriebsmaterial soll unter Beachtung der von dem Vereine der Deutschen Eisenbahnverwaltungen angenommenen einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr derartig eingerichtet werden, daß die Transportmittel nach allen Richtungen hin auf die angrenzenden Bahnen ungehindert übergehen können. Insbesondere soll die Spurweite der Geleise vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen; die stärksten Steigungen dürfen das Verhältniß 1 : 100 nicht übersteigen; der kleinste Radius bei Kurven auf freier Bahn soll nicht unter 350 Meter betragen.

Artikel VI.

Der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke geschieht, insofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Gebietstheile nach den Bestimmungen des dort geltenden Expropriationsgesetzes.

Jede der Hohen Regierungen wird für Ihr Gebiet der zu konzessionirenden Eisenbahngesellschaft das Expropriationsrecht rechtzeitig ertheilen.

Artikel VII.

Der Bau der Bahn soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind und Personen, Güter, sowie sonstige Gegenstände, welche auf Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Nachtheile transportirt werden können.

Auf etwaigen Wunsch der Fürstlich Lippischen Regierung wird die Königlich Preußische Regierung durch Ihre Organe die technische Kontrole der Bauausführung und der Unterhaltung der Bahn auch im Lippischen Staatsgebiete im Auftrage und für Rechnung der Fürstlich Lippischen Regierung ausüben lassen.

Artikel VIII.

Der Eigenthümer der Bahn hat wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes auf Königlich Preußischem Gebiete entstehen und gegen ihn geltend gemacht werden möchten, der Preußischen Gerichtsbarkeit und den Preußischen Gesetzen sich zu unterwerfen und zu solchem Zwecke in Herford Domizil zu nehmen, auch daselbst einen Vertreter zu bestellen, an welchen die Verfügungen der Preußischen Behörden mit verbindlicher Kraft für den Eigenthümer insinuirt werden können.

Der

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der zu konzessionirenden Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte, einer Behörde zu übertragen.

Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der Königlich Preußischen Regierung ressortiren, an diese zu wenden.

Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Artikel IX.

Die im Preußischen Gebiete angestellten Beamten der Gesellschaft sind den Preußischen Landesgesetzen unterworfen. Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes nicht aus.

Die zu konzessionirende Gesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militairs, soweit sie das fünfunddreißigste Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu wählen.

Bei der Besetzung der Beamtenstellen innerhalb des Preußischen Gebietes soll übrigens auf die Bewerbungen Preußischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel X.

Die Königlich Preußische Regierung wird von dem Betriebe der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke eine Abgabe nach Maaßgabe des Preußischen Gesetzes vom 16. März 1867. erheben und bei der Berechnung derselben den aus dem Verhältniß der Streckenlängen in beiden Gebieten sich ergebenden Theil des Anlagekapitals, beziehungsweise die auf diesen Theil des Anlagekapitals entfallende, gleichfalls nach dem Verhältnisse der Streckenlängen ermittelte Quote der aus dem Betriebe sich ergebenden Reineinnahme als steuerpflichtigen Reinertrag zu Grunde legen. Die Zahlung erfolgt jährlich postnumerando und zwar zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. Januar beginnende Rechnungsjahr.

Die Fürstlich Lippische Regierung wird der Königlich Preußischen Regierung die Berechnung des Reinertrages der Bahn alljährlich, und zwar spätestens vier Monate nach Ablauf des betreffenden Jahres, mittheilen und für die Abführung der Abgabe an die von der Königlich Preußischen Regierung zu bezeichnende Kasse Sorge tragen.

Außer dieser Abgabe werden im Königlich Preußischen Gebiete weitere Staatssteuern von dem Betriebe der Bahn, sowie eine Grundsteuer vom Bahnkörper selbst nicht erhoben werden.

Artikel XI.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen werden für die in Ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken das Bahnpolizei-Reglement und das Betriebs-Reglement des Norddeutschen Bundes in Kraft treten lassen.

Den auf der Preußischen Strecke fungirenden Eisenbahnbeamten der Lippischen Bahnverwaltung werden in Bezug auf die Bahnpolizei dieselben Befugnisse eingeräumt werden, welche bei Preußischen Eisenbahnen die betreffenden Bahnbeamten auszuüben haben und sind dieselben zu diesem Zweck auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den zuständigen Preußischen Behörden in Pflicht zu nehmen.

Die von der einen Regierung geprüften Betriebsmittel sollen ohne weitere Revision auch in dem Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel XII.

Die Genehmigung und nöthigenfalls die Abänderung des Fahrplans bleibt jeder Regierung für deren Gebiet vorbehalten.

Auf der Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung sollen mindestens täglich drei Züge in beiden Richtungen mit Personenbeförderung eingerichtet werden und hiervon nicht weniger als zwei Züge eine vierte Wagenklasse führen.

Bezüglich des Tarifs bleibt der Preußischen Regierung für Ihr Gebiet die Genehmigung für die bei der Betriebseröffnung einzuführenden Fahrgeld- und Frachtsätze im Personen- und Güterverkehre und für spätere Erhöhungen dieser Sätze vorbehalten.

Sowohl bezüglich des Fahrplans, wie des Tarifs, werden beide Regierungen in jedem Falle ein Einverständniß im Interesse eines einheitlichen Betriebes der Bahn herbeizuführen bemüht sein.

Die zu konzessionirende Gesellschaft soll verpflichtet sein, auf Verlangen der Hohen Kontrahenten den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Koaks und event. der übrigen im Artikel 45. der Norddeutschen Bundesverfassung bezeichneten Gegenstände auf ihrer Bahn einzuführen.

Die zu konzessionirende Gesellschaft ist ferner verpflichtet, soweit das Königlich Preußische Handelsministerium oder die Fürstlich Lippische Regierung es im Verkehrsinteresse für nöthig erachten, jederzeit auf Verlangen der betheiligten Regierung künftig mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst direkter Expeditionen und direkter Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls von der betheiligten Regierung festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser direkten Tarife ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen der betheiligten Regierung auf ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transportgegenstände in ihrem Lokaltarife erhebt. Sollte sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke ihrer Bahn einen unter den

den Lokaltarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile ermäßigten Satz pro Zentner und Meile beziehen, so muß sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tarifsatz auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen der betheiligten Regierung zugestehen.

Für durchgehende Gütertransporte wird die Erhebung einer Expeditionsgebühr ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versand- noch die letzte Adreßstation an der Bahn von Lemförde nach Bergheim resp. Steinheim liegt.

Die vorbezeichnete Verpflichtung der Gesellschaft zur Einrichtung eines direkten Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tarifsatzes wird jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen betheiligten Eisenbahnverwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grundsätzen zu normiren und somit für ihre in dem einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für gleichartige Transportgegenstände in ihrem Lokalverkehre resp. in einem anderen durchgehenden Verkehre erheben.

Sollte die Gesellschaft zum Zwecke der Einrichtung eines neuen direkten durchgehenden Verkehrs das gleiche Zugeständniß, wie es vorstehend präzisirt ist, von einer anderen Bahnverwaltung fordern und die letztere, ohne von der betheiligten Regierung für zulänglich erachtete Gründe, sich weigern, auf den von der Gesellschaft vorgeschlagenen direkten Verkehr überhaupt einzugehen oder jenes Zugeständniß in Betreff des Tarifsatzes zu machen, so ist die Gesellschaft an das ihrerseits auf Erfordern der Regierung für einen direkten Verkehr, an welchem die sich weigerlich haltende Bahnverwaltung mit betheiligt ist, gemachte frühere Zugeständniß nicht mehr gebunden.

Artikel XIII.

Beide Hohe Regierungen sind darüber einverstanden, daß die Konzession zum Bau und zum Betriebe der Bahn davon abhängig zu machen ist, daß die Gesellschaft sich denjenigen Bedingungen unterwirft, welche im Interesse der Post-, Militair- und Telegraphenverwaltung den im Norddeutschen Bundesgebiete in neuester Zeit konzessionirten Bahnen auferlegt sind oder künftig durch Bundesbeschlüsse allgemein noch auferlegt werden möchten.

Artikel XIV.

Beiden Hohen Regierungen soll der Gesellschaft gegenüber das Recht reservirt werden, die in Ihren Gebieten belegenen Strecken nach Maaßgabe der Bestimmungen des Preußischen Gesetzes über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. an Sich zu bringen. Ungeachtet einer hiernach etwa eintretenden Veränderung in den Eigenthumsverhältnissen der Bahn soll eine Unterbrechung des Betriebes auf derselben niemals eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten, einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie zuvor eine den Verhältnissen entsprechende Verständigung stattfinden.

 Art.

Artikel XV.

Beide vertragschließende Hohe Regierungen behalten Sich, eine jede für Sich, das Recht vor, von dem gegenwärtigen Vertrage zurückzutreten, sobald die nach Artikel I. anzulegende Bahn nicht spätestens bis zum Ende des Jahres 1874. vollendet und dem Betriebe übergeben sein sollte.

Artikel XVI.

Dieser Vertrag soll in zwei Exemplaren ausgefertigt und zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden.

Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll spätestens binnen vier Wochen in Berlin stattfinden.

Dessen zu Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen zu Berlin, den 10. Juli 1870.

(L. S.) Herrmann Duddenhausen. (L. S.) Theodor Heldman.

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).